

**Autores:** Pérez González, Jordi y Suñé Arce, Josep.

**Tipo de documento:** póster.

**Organismo:** CEIPAC (Jordi Pérez González) y ARDIT (Josep Suñé Arce). Universitat de Barcelona.

**Título:** El Canal de los dos Mares. Del Mediterráneo al Mar Rojo desde época romana hasta la conquista musulmana de Egipto<sup>1</sup>.

La creación del canal egipcio desde el delta del Nilo hasta el Mar Rojo, a lo largo del Egipto faraónico del primer milenio a.C. hasta la posterior anexión romana.

El canal artificial que un día unió el río Nilo y el Mar Rojo está bien testimoniado en las fuentes escritas, ya sean de origen egipcio, orientales, griegas, latinas o árabes. A día de hoy, el trazado exacto aún resulta un misterio, del mismo modo que no está suficientemente bien estudiado por la arqueología. Resulta difícil determinar sobre todo la entrada y salida al mismo. Lo único que se sabe con certeza es que tenía su inicio cerca de la ciudad de El Cairo y que llegaba hasta Clysma, también conocida como Kulzum o Bahr al-Kulzum, cerca de Suez. Las fuentes escritas más antiguas que hacen mención del mismo datan de finales del siglo VI a.C., haciéndose más visibles las noticias sobre el canal entre los siglos V y II a.C., cuando aumentan los comentarios de autores griegos y latinos, quienes aprovechando el creciente contacto entre los diferentes pueblos discuten sobre la historia y el trazado de tan magnánima obra (próxima a los 180 km.)<sup>2</sup>. Los últimos testimonios del uso del canal ya son de época árabe (del siglo VII d.C. al VIII d.C.). Por consiguiente, lo más probable sea que la vida del canal se atribuya aproximadamente a un milenio, pese a existir fuentes que hacen mención a su posible construcción mucho antes. La construcción se habría originado con la intención de transportar un mayor número de bienes y personas entre el Nilo y el Mar Rojo en el menor tiempo posible.

Mi investigación ha estado guiada por el interés científico de poder averiguar si realmente el canal de unión entre el Nilo y el Mar Rojo realmente supuso una vía factible y continua, posibilitando el transporte de personas y de productos procedentes de Oriente, así como de Egipto<sup>3</sup>; en especial, los productos de lujo. La misma pregunta

---

<sup>1</sup> El presente capítulo fue presentado en formato póster con el título 'El Canal de los dos Mares. Del Mediterráneo al Mar Rojo desde época romana hasta la conquista musulmana de Egipto' con la colaboración del Sr. Josep Suñé Arce en el *convegno internazionale* 'Il ruolo delle vie d'acqua per la circolazione delle merci e degli uomini nelle regioni dei delta e delle foci urbanizzate: Guadalquivir, Nilo, Rodano, Tevere' celebrado durante los días 13-16 de Mayo de 2015 en l'École Française de Rome (Piazza Navona 62)

<sup>2</sup> SONNABEND, H. s.v. *Kanal.*, SONNABEND, H. Hsg., *Mensch und Landschaft in der Antike. Lexicon der historischen Geographie*. 1999, Stuttgart/Wiemar, 243. También en: AUBERT., J.-J. Aux origines du canal de Suez? Le canal du Nil à la mer Rouge revisité. *Espaces intégrés et ressources naturelles dans le monde romain*. 2004, p. 6.

<sup>3</sup> Esta línea teórica ya ha sido defendida por algunos historiadores de la historia económica romana: SUPESTEIJN, P.J., Trajan and Egypt. BOSWINKEL, E. et al. (Eds.) *Studia Papyrologica Varia*, Papyrologica Lugduno Batava 14. 1965, Leiden, p.113.; RASCHKE, M.G. New Studies in Roman Commerce with the East, *Aufstieg und Niedergang der Römischen Welt*, II. 9.2. 1978, pp. 604 y ss.; SIDEBOTHAM, S.E., *Roman Economic Policy in the Erythra Thalassa, 30 B.C.-A.D. 217*, Mnemosyne, Supplementum 91, Leiden, 1986. DE ROMANIS, F., *Cassia, Cinnamomo, Ossidiana. Uomini e merci tra Oceano indiano et Mediterraneo*, Saggi di storia antica 9. 1996, Roma.; YOUNG, G.K. Rome's Eastern Trade. International Commerce and Imperial Policy, 31 BC-AD 305. 2001, London-New York.; AUBERT., J.-J. Aux origines du canal de Suez? Le canal du Nil à la mer Rouge revisité. *Espaces intégrés et ressources naturelles dans le monde romain*. 2004; AUBERT, J.-J. "Trajan's Canal: River Navigation

ya fue planteada con anterioridad por el Dr. J.-J. Aubert<sup>4</sup>, quién acentuó el carácter intermitente y puntual del canal como vía alternativa de acceso del comercio procedente del Mar Rojo. Después de una detallada revisión de las fuentes en su conjunto, todas ellas parecen tener como elemento común el carácter irregular del uso del canal; el cual necesitará de un continuo mantenimiento, motivando que su vida esté ligada a los intereses del estado.

### Historia del canal

Innumerables fuentes hacen referencia al canal, conocido a lo largo de los casi mil años de sus existencia bajo diversas formas: Canal de Neco, Canal de Darío, Canal de Ptolomeo, Canal de Trajano, Canal de Sesostri, Canal de los Antiguos, o, según fuentes musulmanas, Canal del Emir de los Creyentes, Canal de al-Hakam o Canal de la Perla.

Por una noticia de Aristóteles, en su estudio *Meteorología* (352b), sabemos que quizás el primer faraón en iniciar las obras fuese Sesostri (dinastía XII), allá en el segundo milenio a.C., sin por ello precisar de cuál de los tres faraones homónimos se trata<sup>5</sup>. Valiéndonos del trabajo de F. Monnier, obtenemos un testimonio más tardío de la posible existencia del canal durante el Primer Período Intermedio (2350-2008), en una época en la que el Wadi Tumilat aún estuviese bañado por las aguas del Nilo hasta el lago Timsah. Durante la Dinastía X, originaria de Heracleópolis (en la zona de El Fayum), se trasladó la capital de esta localidad a la zona menfita. Los objetivos políticos e ideológicos de los faraones de la Dinastía se encuentran reflejados en las *Instrucciones de Merikara*, escritas supuestamente por el faraón conocido como Khety ó Jety<sup>6</sup> a su hijo y también faraón Merikare. Gracias al texto sabemos que los heraclopolitanos, aceptando momentáneamente la partición del país entre el norte y el sur, tuvieron una actividad intensa en la zona del delta, donde restauraron su situación, repoblando los territorios, garantizando la explotación de los recursos y asumiendo la seguridad de las fronteras donde los extranjeros se habían infiltrado. Con el objeto de irrigar los territorios y de transportar los productos crearon diferentes canales en el rico curso deltaico nilótico. F. Monnier, siguiendo la traducción de W.Ward y P. Vernus de las *Instrucciones de Merikara*, cree que quizás el canal aquí analizado también podría utilizarse como línea defensiva utilizada contra los enemigos en la frontera oriental

---

from the Nile to the Red Sea?" in DE ROMANIS, F., MAIURO, M. *Across the Ocean. Nine Essays on Indo-Mediterranean Trade*. Leiden. Boston. 2015. McLAUGHLIN, R., *Rome and the Distant East. Trade Routes to the Ancient Lands of Arabia, India and China*. 2010, London-New York. Una breve síntesis sobre los canales en la antigüedad : MARTÍN-ARROYO SÁNCHEZ, D.J. La intervención romana sobre los medios ribereños. Aproximación al estero de Hasta Regia (Jerez de la Frontera, Cádiz), en LÓPEZ-GETA, J.A., RAMOS GONZÁLEZ, G. FERNÁNDEZ RUBIO, R. *El Agua en Andalucía. Retos y avances en el inicio del milenio*. SIAGA 30, Madrid. 2012, pp.762

<sup>4</sup> AUBERT., J.-J. Aux origines du canal de Suez? Le canal du Nil à la mer Rouge revisité. *Espaces intégrés et ressources naturelles dans le monde romain*. 2004, p. 5-6.

<sup>5</sup> MONNIER, F. *Le canal des Pharaons*. Pharaon Magazine 8. 2012. 25. Sobre la fluctuación de los años reales de gobierno de los faraones de nombre Sesostri de la dinastía XII, véase: AUBERT., J.-J. Aux origines du canal de Suez? Le canal du Nil à la mer Rouge revisité. *Espaces intégrés et ressources naturelles dans le monde romain*. 2004, p.8, nota.26. En SANMARTÍN, J., SERRANO, J.M. *Historia antigua del Próximo Oriente. Mesopotamia y Egipto*. Akal, Madrid, 1998 (habiendo utilizado la sexta reimpresión del 2012), pp. 345, ofrece la siguiente cronología: Sesostri I (1919-1875), Sesostri II (1844-1837) y Sesostri III (1837-1818).

<sup>6</sup> F. Monnier menciona la posibilidad de que se trate del faraón Kheti III; MONNIER, F. *Le canal des Pharaons*. Pharaon Magazine 8. 2012. 25. Por otra parte J. Von Beckerath propuso a Kheti con el prenomen Nebkaure; VON BECKERATH, J. *ZaE*, 3. 1966. 13-20.

egipcia<sup>7</sup>. Por consiguiente, Monnier cree que, quizás, podamos estar frente a la línea defensiva relacionada con la legendaria “Muralla de los Gobernantes”<sup>8</sup>. Si las “Murallas de los Gobernantes” construidas por Amenemat I realmente fueron un muro, quizás pudo estar conectado con el canal mencionado a Merikara, que Z. Andrea<sup>9</sup> relaciona con el canal representado en el relieve de Seti I en Karnak y que a su vez sería el canal descubierto por Sneh, Weissbrod y Perath<sup>10</sup> en la frontera sinaítica de Egipto. Muchos son los interrogantes que quedan por resolver en esta fase tan temprana de la construcción de los diferentes canales utilizados en el frente oriental del Delta del Nilo, ya que como vemos, no existe consenso a la hora de saber si los canales mencionados en las fuentes y evidenciados arqueológicamente se tratan en realidad del canal que aquí nos interesa o de otros canales construidos durante el mismo periodo. Lo que sí parece ser una realidad es que una de las funciones primigenias de estos canales para sus constructores fue la defensiva, como ya propusieran Sneh<sup>11</sup> o Monnier<sup>12</sup>, destacando la trifuncionalidad del canal en el siguiente orden: defensa, irrigación y navegación.

El testimonio epigráfico más antiguo de la existencia del canal se atribuye a una serie de estelas bilingües erigidas por Darío I (521-486 a.C.), analizadas por Georges Posener en 1930, conmemorando el avance del canal en su parte más oriental, a partir del Wadi Tumilat hasta Koubri pasando por Serapieion/Serapeum y Kabret/Kabrit (bordeando los Lagos Amargos próximos al Mar Rojo). Cuatro son las estelas de Darío halladas en el sector oriental, siendo descubiertas las más occidentales en las proximidades de la moderna Tell El-Maskhuta (**Fig TT**).

---

<sup>7</sup> La traducción de W. Ward permitió a W.H. Shea identificar por primera vez el canal del Delta oriental: W.H. Shea; A date fir the Recently Discovered Eastern Canal of Egypt. *Bulletin of the American School of Oriental Research (BASOR)* 226. New Heaven 1977. 32-38.; Ward, W. Asiatics and the Delta during the First Intermediate Perido, en *Egypt and the East Mediterranean World 2200-1900 B.C.* Beirut 1971. Texto publicado en: MONNIER, F. *Le canal des Pharaons*. Pharaon Magazine 8. 2012. 25: “Creuse un canal jusqu’à ces...Inonde-le jusqu’à Kem-our. Vois, c’est la défense contre les étrangers. Ses murs sont fortifiés. Son armée est grande...”. Por su parte la traducción de P. Vernus difiere en la parte inicial, pero presenta la misma idea: “Médénit a été creusée tout au long de son territoire agricole, et son côté a été irrigué jusqu’à a Kem-our. Vois, elle est le cordon ombilical des étrangers. Ses fortifications sont en service; ses soldats sont nombreux.”. Por nuestra parte, hemos utilizado una traducción de SERRANO DELGADO, J.M., *Textos para la historia Antigua de Egipto* Madrid, 1993. 90-95: “Medenyth ha sido rescatado para su nomo; ha sido irrigado su flanco hasta Kem-Ur. Es el baluarte contra los extranjeros; sus defensas y sus combatientes son numerosos.”.

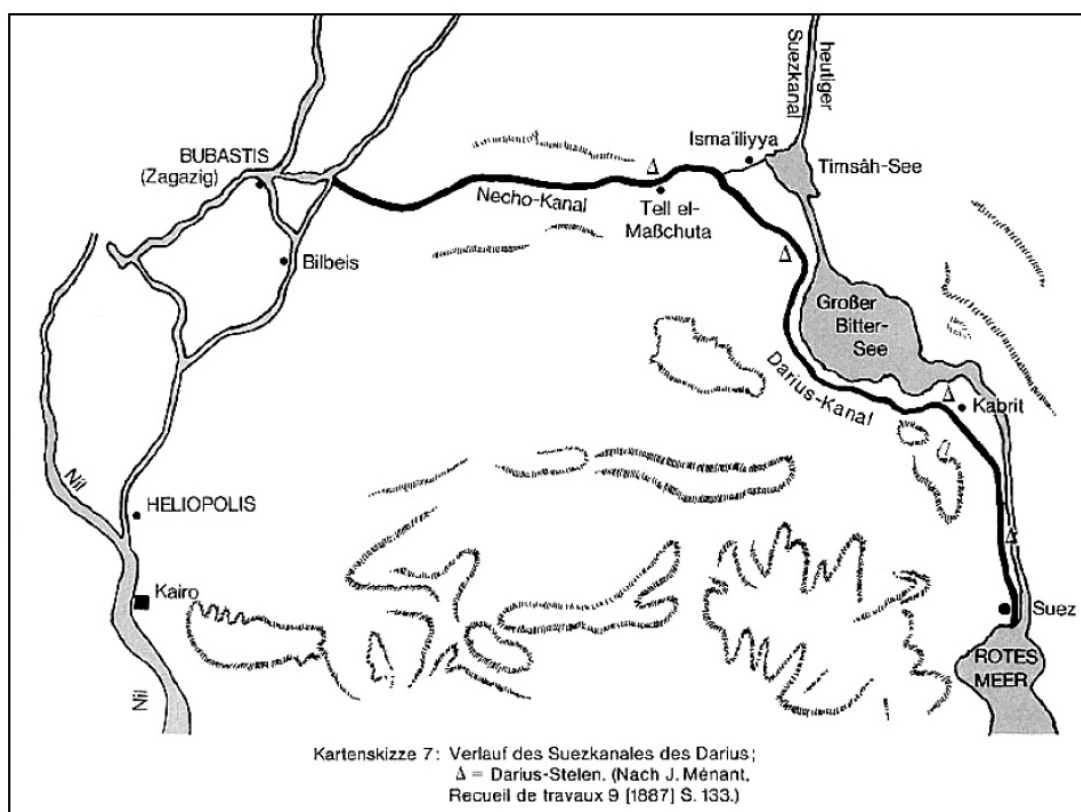
<sup>8</sup> Sólo mencionada en dos ocasiones, una en el Cuento de Sinuhe y otra en la Profecía de Neferti. WILSON, J.A. The story of Sinuhe & The prophecy of Neferty, en PRITCHARD, J.B. (ed.) *Ancient Near East Texts*. Princeton. Princeton University Press 1969. 446 y ss.

<sup>9</sup> ANDREA, Z. La frontera sinaítica del Egipco Antiguo. *Trabajo y Comunicaciones (2ª Época)*. *Memoria Académica*. FaHCE. 2000-2001. nº 26-27. 11-43.

<sup>10</sup> SNEH, A., WEISSBROD, T., PERATG, I. Evidence for an Ancient Egyptian Frontier Canal. *American Scientist*. Vol. 63, New York. 1975. 542-548.

<sup>11</sup> SNEH, A., WEISSBROD, T., PERATG, I. Evidence for an Ancient Egyptian Frontier Canal. *American Scientist*. Vol. 63, New York. 1975., en ANDREA, Z. La frontera sinaítica del Egipco Antiguo. *Trabajo y Comunicaciones (2ª Época)*. *Memoria Académica*. FaHCE. 2000-2001. nº 26-27. nota 51.

<sup>12</sup> : MONNIER, F. *Le canal des Pharaons*. Pharaon Magazine 8. 2012. 25-26. Sobre la línea defensiva en este territorio, véanse los trabajos del autor: Les forteresses (Les forteresses égyptiennes, 4e partie) *Pharaon Magazine*. (en prensa); Les grandes routes fortifiées du Nouvel Empire (Les forteresses, 3a partie) *Pharaon Magazine*. (en prensa).



**Figura TT:** En la parte superior estelas de Darío: a la izquierda estela hallada en Kabret, y a la derecha estela perteneciente a El-Maskhuta. En el margen inferior recorrido del canal bajo el gobierno de Dario. Las cuatro estelas halladas *in situ* sobre el trazado del canal aparecen en el mapa representadas en forma de triángulo. Mapa extraído de: SCHÖRNER, H. Künstliche Schiffahrtskanäle in der Antike. Der sogenannte antike Suez-Kanal. *SKYLLIS Zeitschrift für Unterwasserarchäologie*. 3 Jahrgang, Heft 1., 2000, p. 30 y 32, fig. 4-6.

Lo primera medida del Rey Darío fue la de enviar una expedición de reconocimiento del canal por barco. Las primeras noticias no fueron alentadoras, ya que en ciertos sectores del canal faltaba corriente de agua, por consiguiente el rey persa mandó volver a excavar y limpiar las zonas afectadas del canal que permitiese un tráfico continuo de bienes y personas. De esta forma permitió la navegación de una flota de veinticuatro o treinta y dos navíos cargados de tributos de los territorios conquistados hacia Persia.

“Un gran dios es Ahuramazda que ha creado estos cielos, que ha creado esta tierra, que ha creado los seres humanos, que ha creado el bienestar para el hombre, que ha creado el rey Darío, que ha dado a Darío el Gran Reino con hermosos caballos y hombres.

Yo, Darío, gran rey, rey de reyes, rey de los países de todas las lenguas, rey de la tierra de ancho y lejano, hijo de Histaspes el aqueménida.

Darío el Rey dice: Yo, el persa, con los persas (soldados), he tomado Egipto. Me di la orden de cavar esta corriente del río que está en Egipto (Piru es su nombre) al mar río Amer que sale de Persia. Esta corriente fue excavado como he ordenado, y los barcos procedente de Egipto, en esta corriente navegaron a Persia, como he ordenado.<sup>13</sup>”

Con Cambises II se inicia la Dinastía XXVII o primera dominación persa (525-404 a.C.) poniendo fin a la independencia política de la que gozaba Egipto hasta el momento. En el 525 a.C. se incorporará Egipto al Imperio Persa. El valle del Nilo se integrará como una provincia más (una satrapía más) del gran estado universal formado por los persas en Próximo Oriente. Durante esta etapa se reclamarán tributos del recién adquirido territorio a Persia, de ahí que Darío aprovechara todas las vías posibles de transporte directo de estos bienes.

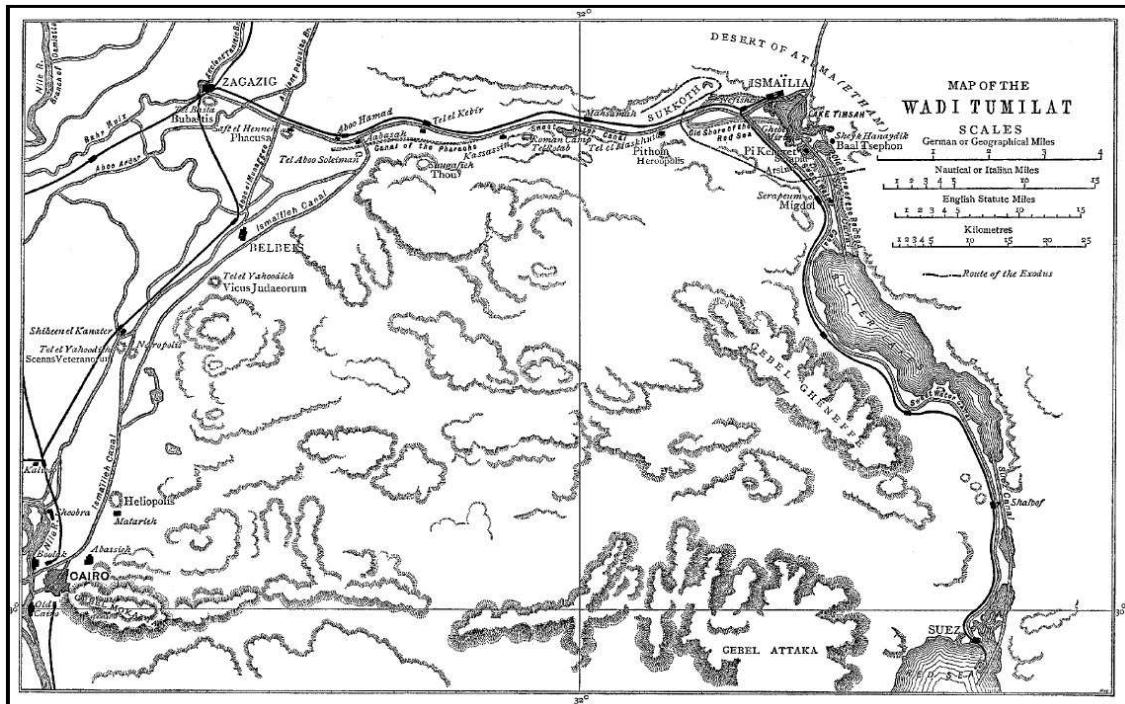
Como sugieren las fuentes, la obra de Darío no se trataría de un proyecto nuevo, sino que sería una continuación del ya iniciado por el faraón Neco, hijo y sucesor de Psamético, perteneciente a la Dinastía XXVI (664-525 a.C.). Tratando de mejorar las posibilidades de comercio, empezó la construcción -o tal vez reconstrucción- del canal que uniese el Nilo con el Mar Rojo, en la región del Wadi Tumilat. Para esta colosal obra se sirvió de la propia geografía del delta del Nilo, valiéndose del valle natural surgido de uno de los antiguos brazos del Nilo de época prehistórica y que seguramente uniese el Nilo con los lagos de Timsah y Amers (Gran Lagos Amargos). Por lo tanto el canal resigue un paso natural de agua del territorio, y constuye los tramos necesarios para conectar los distintos puntos acuíferos que de forma natural llevan al Mar Rojo (**Fig TX**). Recientemente un estudio de John P. Cooper analiza a través de las limitadas fuentes la ruta que seguiría este antiguo canal, realizando diversas interpretaciones sobre su localización valiéndose de mapas cartográficos de la zona y de hallazgos arqueológicos de lo que parecen ser tramos del canal entre el Nilo y el Mar Rojo<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> Nuestra traducción se ha realizado partiendo de la versión francesa de Vicent SHEIL, *Revue d'Assyriologie*, 27, 1930, 97 reproducida en *BIFAO* 30, 1931, pp. 297. citada a su vez por POSENER, G. Le canal du Nil à la mer Rouge avant les Ptolémées, *Chronique d'Egypte*, 13, pp. 271- 273. La versión original cuneiforme en: POSENER, G. *La première domination perse en Egypte. Recueil d'inscriptions hiéroglyphiques*. Bibliothèque d'étude. IFAO 11, Cairo. 1936, pp. 77 (i) y (j). Existe a su vez una traducción del texto al italiano realizada por De ROMANIS, F., *Cassia, Cinnamomo, Ossidiana. Uomini e merci tra Oceano indiano et Mediterraneo*, Saggi di storia antica 9. 1996, Roma, p. 85. AUBERT., J.-J. Aux origines du canal de Suez? Le canal du Nil à la mer Rouge revisité. *Espaces intégrés et ressources naturelles dans le monde romain*. 2004, nota.22.

<sup>14</sup> COOPER, J.P. Egypt's Nile-Red Sea Canals: Chronology, Location, Seasonality and Function. BLUE, L., COOPER, J. P., THOMAS, R., & WHITEWRIGHT, J. (eds.), *Connected Hinterlands: Proceedings of*





**Fig. TX:** Mapa del Wadi Tumilat. Extraído de: SCHÖRNER, H. Künstliche Schiffahrtskanäle in der Antike. Der sogenannte antike Suez-Kanal. *SKYLLIS Zeitschrift für Unterwasserarchäologie*. 3 Jahrgang, Heft 1., 2000, p. 29, fig. 1.



**Fig. TT:** Imagen actual del delta del Nilo. La línea blanca marca el canal de agua actual que parte de El Cairo hasta Suez, y que quizás siga el trazado del antiguo canal. En amarillo: el curso natural del río hasta llegar a Bubastis (Zagazig) y del cual partiría el canal en época de Neco hasta el Mar Rojo. En color rojo, otro de los brazos del río que partiría del Heliopolis pasando por Bilbeis hasta enlazar con el canal de Neco. Fuente: *Google Earth*, 2014. Una interpretación similar fue propuesta en: COOPER, J.P. Egypt's Nile-Red Sea Canals: Chronology, Location, Seasonality and Function. BLUE, L., COOPER, J. P., THOMAS, R., & WHITEWRIGHT, J. (eds.), *Connected Hinterlands: Proceedings of Red Sea Project*

Con la invasión de Palestina y la sumisión de Jerusalén por parte de Necho II (610-595 a.C.), Egipto fijó su frontera septentrional en el Éufrates y aceptó el vasallaje de los demás estados de la región, en especial el de los fenicios. Se abriría así un período excepcional para la historia de Egipto marcado por su brevedad, debido a que la expansión de Egipto por esta región originará un enfrentamiento directo con los babilonios, con un resultado claramente negativo<sup>15</sup>. En la batalla de Karkhemish del 606 a.C., en Siria, Egipto será derrotado por el príncipe de Babilonia Nabucodonosor, quien lograría la sumisión de los diferentes puertos fenicios, quedando bajo la autoridad de Necho tan sólo una pequeña franja de Gaza<sup>16</sup>.

Todavía hoy se desconoce si el freno de las importaciones de productos mediterráneos por parte de los fenicios a los mercados egipcios, pueda considerarse como una de las causas que condujeron al estado egipcio a potenciar las rutas comerciales hacia el Mar Rojo. Con el fin de proveer al pueblo egipcio de productos mediterráneos exógenos a su mercado propio y de gran interés, Necho volcó sus esperanzas en la búsqueda de nuevas rutas de navegación. Así, tratando de mejorar sus opciones comerciales encargó a los marinos fenicios una ruta hacia el Occidente Mediterráneo a través del Mar Rojo. Es Heródoto quien informa de la noticia; Necho contrató a marineros fenicios para la empresa, hombres avezados en el arte de navegar y grandes comerciantes que guardaban celosamente el secreto de sus rutas marítimas. Durante tres años circunnavegaron el continente africano, partiendo desde los puertos del Mar Rojo, navegando hacia el sur hasta el bordear el Cabo de Buena Esperanza, para seguidamente ascender hasta adentrarse en el Mediterráneo a través de las Columnas de Hércules, y arribando a Egipto.

“En este sentido, es evidente que Libia está rodeada de agua por todas partes, salvo por el lado que confina con Asia; que nosotros sepamos, el rey de Egipto, Neco, fue el primero que lo demostró, ya que, tras interrumpir la excavación del canal, que desde el Nilo, se dirigía al golfo arábigo, envió en unos navíos a ciertos fenicios, con la orden de que, a su regreso, atravesaran las Columnas de Heracles hasta alcanzar el mar del norte y llegar de esta manera a Egipto. Los fenicios, pues, partieron del mar Eritreo y navegaron por el mar del sur. Y cuando llegaba el final del otoño, atracaban en el lugar de Libia en que, en el curso de su travesía, a la sazón se encontraban, sembraban la tierra y aguardaban hasta la siega. Y, una vez recogida la cosecha, reemprendían la navegación, de manera que, cuando habían transcurrido dos años, en el tercer año de travesía doblaron las Columnas de Heracles y arribaron a Egipto. Y contaban –cosa que a mi juicio, no es digna de crédito, aunque puede que lo sea para alguna otra persona– que, al contonear Libia, habían tenido el sol a mano derecha.<sup>17</sup>”

<sup>15</sup> PADRÓ, J. *Historia del Egipto faraónico*. Madrid 1996. (habiendo utilizado la edición del 2008). p. 326.

<sup>16</sup> SANMARTÍN, J., SERRANO, J.M. *Historia antigua del Próximo Oriente. Mesopotamia y Egipto*. Akal, Madrid, 1998 (habiendo utilizado la sexta reimpresión del 2012), pp. 336.

<sup>17</sup> “42.2 Λιβύη μὲν γὰρ δηλοῖ ἐωυτὴν ἐοῦσα περίρρυτος, πλὴν ὅσον αὐτῆς πρὸς τὴν Ἀσίην οὐρίζει, Νεκῶ τοῦ Αἰγυπτίων βασιλέως πρώτου τῶν ἡμεῖς ἴδμεν καταδέξαντος· ὃς ἐπεῖτε τὴν διώρυχα ἐπαύσατο ὀρύσσων τὴν ἐκ τοῦ Νείλου διέχουσαν ἐς τὸν Ἀράβιον κόλπον, ἀπέπεμψε Φοίνικας ἀνδρας πλοίοισι, ἐντειλάμενος ἐς τὸ ὅπισω δι’ Ἡρακλέων σπηλέων ἐκπλέειν ἕως ἐς τὴν βορρῆν θάλασσαν καὶ οὕτω ἐς Αἴγυπτον ἀπικνέεσθαι. 3 ὀρμηθέντες ὧν οἱ Φοίνικες ἐκ τῆς Ἐρυθρῆς θαλάσσης ἔπλεον τὴν νοτίην θάλασσαν· ὅκως δὲ γίνοιτο φθινόπωρον προσσχόντες ἂν σπεῖρεσκον τὴν γῆν, ἵνα ἐκάστοτε τῆς Λιβύης πλέοντες γινοῖατο, καὶ μένεσκον τὸν ἄμῃον· 4 θερίσαντες δ’ ἂν τὸν σῖτον ἔπλεον, ὥστε δύο ἐτέων διεξελθόντων τρίτῳ ἔτει κάμψαντες Ἡρακλέας στήλας ἀπίκοντο ἐς Αἴγυπτον. καὶ ἔλεγον ἑμοὶ μὲν οὐ πιστά, ἄλλω δὲ δὴ τεφρῶ, ὡς περιπλώοντες

Heródoto evidencia que Libia (África) está rodeada por agua por todas partes, salvo en la parte que confina con Asia por Egipto y el istmo de Suez. Afirmación que caería en el olvido hasta los tiempos de Vasco de Gama. En esta línea, sabemos que durante este periplo, Neco mandó interrumpir la construcción del canal, quién a su vez, cree que fue iniciado anteriormente por Seti I allá en los años 1312-1298 a.C. y, por consiguiente, el uso del mismo por parte de los navegantes fenicios como vía de acceso de sus navíos desde el Mediterráneo al Mar Rojo no fue posible, mandándose construir seguramente los barcos directamente en las costas del Mar Rojo.

Desconocemos en qué momento reinició las obras del canal, iniciadas con el fin de asegurar el comercio hacia el Mar Rojo e impulsado anteriormente por los griegos y fenicios establecidos en Egipto<sup>18</sup>. Con la presente construcción, dotaría a Egipto de nuevos puertos en la zona de Clysmá, más próximos al Delta del Nilo y a las costas mediterráneas que los puertos del Mar Rojo próximos a Coptos, como Myos Hormos o Berenice. Tras suspender la excavación del canal, se volcó en mejorar la marina egipcia incorporando las novedades de los griegos y fenicios: los trirremes<sup>19</sup>. Con esta mejora trató de intimidar a Nabucodonosor II, defendiéndose de un posible ataque contra Egipto por mar.

“Hijo de Psamético fue Neco, que reinó en Egipto. Este monarca fue el primero que puso manos a la obra en el canal que va a parar al mar Eritreo, canal que posteriormente acabó de excavar el persa Darío. Su longitud es de cuatro días de navegación y se abrió tan ancho que dos trirremes pueden navegar por él bogando a la par<sup>20</sup>. El agua llega hasta el canal

---

*τὴν Λιβύην τὸν ἥλιον ἔσχον ἐς τὰ δεξιὰ.*”. Al parecer, los datos expuestos por Heródoto resultan ser muy verosímiles, ya desde la acertada elección de fenicios para esta empresa. Valiéndonos de los comentarios de Carlos Schrader (notas 183-184) en la traducción castellana de la edición Gredos de la obra de Heródoto, sabemos de la posibilidad de mencionada empresa: los expedicionarios alcanzarían en junio el sur de África, donde se detendrían para sembrar y esperar la cosecha de noviembre. Seguidamente, llegarían en marzo, con vientos favorables, al golfo de Biafra y en junio a la costa de Liberia, deteniéndose por segunda vez a cosechar en junio en las costas de Marruecos. Finalmente, pasarían por el estrecho de Gibraltar y regresarían a Egipto a los tres años desde su partida, recorriendo cerca de 25.000 km. Véase WOODBURN HYDE, W. *Ancient Greek Mariners*. New York 1947, pp. 236 y ss.; DE MEULENAERE, H. *Herodotos over de 26ste. Dynastie*. Lovaina 1951, pp. 62-63. En lo que refiere al hecho de encontrarse el sol a mano derecha desde el amanecer hasta el atardecer, circunstancia que el historiador no cree veraz, en realidad se trataría de un fenómeno que debió sucederles en el hemisferio austral al bordear el Cabo de Buena Esperanza con rumbo a occidente.

<sup>18</sup> HERÓDOTO. *Historia*. II. 158 (cf. Nota 594 edición GREDOS 2006)

<sup>19</sup> SANMARTÍN, J., SERRANO, J.M. *Historia antigua del Próximo Oriente. Mesopotamia y Egipto*. Akal, Madrid, 1998 (habiendo utilizado la sexta reimpresión del 2012), pp. 336. El trirreme era el navío típico de guerra del Mediterráneo en el siglo V a.C., construido por los corintios (TUC. I, 13, ya en el 704 a.C. los corintios construían estas embarcaciones); BASCH, L. “Phoenician Oared ships”, *The Mariner's Mirror* 55. 1069, 139-162 y 227-245; en los comentarios de Carlos Schrader del libro VII (nota. 145). La embarcación era impulsada a remo por tres filas de remeros a distinto nivel y un hombre por remo, valiéndose de una distribución tal que llevase una línea inferior de 27 remeros por 31 remeros en cada una de las dos líneas superiores. La extensión de los remos no superaría los 4/4,5 metros de longitud, siendo las dimensiones máximas de los navíos de 37 metros de eslora por 3 de manga en el casco, alcanzando los 6 metros al nivel de los arbotantes, unos salientes de los costados que permitían un mayor impulso en los remos. La tripulación, contando los 170 remeros, se compondría por un número aproximado de 200 hombres, no superando una velocidad de 10 o 15 km por hora en condiciones favorables.

<sup>20</sup> En la nota 565 del Libro II, 158 de Heródoto realizada por Carlos Schrader remite para ofrecer una posible medida del canal a lo ancho y en su profundidad a la información revelada en el libro VII, 24. En



procedente del Nilo –el punto de derivación se halla algo al sur de la ciudad de Bubastis–, pasa por las cercanías de Patumo, la ciudad de Arabia y desemboca en el mar Eritreo. La excavación se inició en la zona de la llanura egipcia que confina con Arabia (con esa llanura confina, al sur, la cordillera que se extiende frente a Menfis, en la que se encuentran las canteras). Por consiguiente, el canal, longitudinalmente, está trazado de oeste a este siguiendo las estribaciones de esa cordillera y, luego, se dirige a unos desfiladeros, encaminándose desde la cordillera hacia el sudeste, hasta el golfo arábigo. Por donde el camino es más corto y más directo para pasar desde el mar del norte al del sur –éste también llamado Eritreo–, es decir, desde el monte Casio, que forma la frontera entre Egipto y Siria, desde allí hasta el golfo arábigo hay <justamente> mil estadios [177,5 km]. Éste es el trayecto más directo, sin embargo el canal es mucho más largo por cuanto es bastante sinuoso. En su excavación, durante el reinado de Neco, perecieron ciento veinte mil egipcios. Pues bien, Neco suspendió a mitad la excavación, pues un oráculo se opuso a ella alegando que estaba trabajando en provecho del bárbaro.

Tras suspender la excavación del canal, Neco se empeñó en expediciones militares y mandó construir trirremes –unos con destino al mar del norte y otros en el golfo arábigo, con destino al mar Eritreo–, cuyos varaderos se pueden ver todavía, que utilizaban en caso de necesidad. Por tierra, Neco venció a los sirios en el enfrentamiento de Magdolo [Meggido] y, después de la batalla tomó Caditis (Gaza) [III, 5,1], que es una gran ciudad de Siria (por cierto que consagró a Apolo el vestido que llevaba al lograr esas victorias, enviándolo al santuario de los Bránquidas de Mileto). Y tras reinar en total dieciséis años, murió dejando el poder a su hijo Psamis.<sup>21</sup>

HERÓDOTO. *Historia*. II, 158-159.

El texto también hace mención a la ingente mano de obra necesaria para la construcción del canal, la que estipuló en cerca de 120.000 hombres para la obra realizada por Neco<sup>22</sup>. De igual forma, según Suetonio, con la anexión de Egipto por Augusto, éste

---

la primera nota ofrece una anchura del canal de unos 45 m., por una profundidad de casi 5 metros, mientras que siguiendo la referencia del libro VII, la medida propuesta es de 30 m de ancho por 4 de profundidad, medidas extraídas gracias a los estudios topográficos realizados en la zona del canal de Atos por SPRATT, T. “Remarks on the Isthmus on Mount Athos”, *Journal of the Royal Geographical Society* 17. 1845, pp. 145 y ss. En consecuencia la nota induce al error, sirviéndonos como única referencia la información ofrecida por Heródoto, quién no duda en mencionar que el canal permitiría la navegación de dos trirremes en paralelo (II, 158).

<sup>21</sup> 158.1 Ψαμμητίχου δὲ Νεκῶς παῖς ἐγένετο καὶ ἐβασίλευσε Αἰγύπτου, ὃς τῇ διώρυγῃ ἐπεχείρησε πρῶτος τῇ ἐς τὴν Ἐρυθρὴν θάλασσαν φερούσῃ, τὴν Λαρεῖος ὁ Πέρσης δεύτερα διώρυξε· τῆς μῆκος ἐστὶ πλόος ἡμέραι τέσσαρες, εὖρος δὲ ὠρύχθη ὥστε τριήρεας δύο πλέειν ὁμοῦ ἐλαστρευμένας. 2 ἦκται δὲ ἀπὸ τοῦ Νείλου τὸ ὕδωρ ἐς αὐτὴν· ἦκται δὲ κατὰ πέρθε ὀλίγον Βουβάστιος πόλις παρὰ Πάτουμον τὴν Ἀραβὴν πόλιν, ἐσέχει δὲ ἐς τὴν Ἐρυθρὴν θάλασσαν. ὁρύσσεται δὲ πρῶτον μὲν τοῦ πεδίου τοῦ Αἰγυπτίου τὰ πρὸς Ἀραβίην ἔχοντα· ἔχεται δὲ κατὰ πέρθε τοῦ πεδίου τὸ κατὰ Μέμφιν τείνον ὄρος, ἐν τῷ αἰ λιθοτομίαί ἐνεῖσι· 3 τοῦ ὧν δὴ ὄρεος τούτου παρὰ τὴν ὑπώρεαν ἦκται ἡ διώρυξ ἀπ’ ἐσπέρης μακρὴ πρὸς τὴν ἡῶ, καὶ ἔπειτα τείνει ἐς διασφάγας, φέρουσα ἀπὸ τοῦ ὄρεος πρὸς μεσαμβρίην τε καὶ νότον ἄνεμον ἐς τὸν κόλπον τὸν Ἀράβιον. 4 τῇ δὲ ἐλάχιστον ἐστὶ καὶ συντομώτατον ἐκ τῆς βορηῆς θαλάσσης ὑπερβῆναι ἐς τὴν νοτὶν καὶ Ἐρυθρὴν τὴν αὐτὴν ταύτην καλεομένην, ἀπὸ τοῦ Κασίου ὄρεος τοῦ οὐρίζοντος Αἰγυπτὸν τε καὶ Συρίην, ἀπὸ τούτου εἰσὶ στάδιοι ἅπαρτι χίλιοι ἐς τὸν Ἀράβιον κόλπον. 5 τοῦτο μὲν τὸ συντομώτατον, ἡ δὲ διώρυξ πολλῶ μακροτέρη, ὅσῃ σκολιωτέρη ἐστὶ· τὴν ἐπὶ Νεκῶ βασιλέος ὀρύσσοντες Αἰγυπτίῳ ἀπώλοντο δυνάδεκα μυριάδες. Νεκῶς μὲν νυν μεταξὺ ὀρύσσων ἐπαύσατο μαντικίου ἐμποδίου γενομένου τοιοῦδε, τῷ βαρβάρῳ αὐτὸν προεργάζεσθαι. βαρβάρους δὲ πάντας οἱ Αἰγύπτιοι καλέουσι τοὺς μὴ σφίσι ὁμογλώσσους.

159. 1 παυσάμενος δὲ τῆς διώρυχος ὁ Νεκῶς ἐτράπετο πρὸς στρατηγίας, καὶ τριήρεις αἱ μὲν ἐπὶ τῇ βορηῇ θαλάσσῃ ἐποιήθησαν, αἱ δ’ ἐν τῷ Ἀραβίῳ κόλπῳ ἐπὶ τῇ Ἐρυθρῇ θαλάσσῃ, τῶν ἔτι οἱ ὅλκοι ἐπίδηλοι. 2 καὶ ταύτησί τε ἔχρατο ἐν τῷ δέοντι καὶ Σύροισι πεζῇ ὁ Νεκῶ συμβαλὼν ἐν Μαγδῶλῳ ἐνίκησε, μετὰ δὲ τὴν μάχην Κάδυν πόλιν τῆς Συρίας εὐδυσαν μεγάλῃν εἶλε. 3 ἐν τῇ δὲ ἐσθῇτι ἔτυχε ταῦτα κατεργασάμενος, ἀνέθηκε τῷ Ἀπόλλωνι πέμψας ἐς Βραγχίδας τὰς Μιλησίους. μετὰ δέ, ἐκκαίδεκα ἔτεα τὰ πάντα ἄρξας, τέλευτᾷ, τῷ παιδὶ Ψάμμι παραδοὺς τὴν ἀρχήν.

<sup>22</sup> Cifra considerada por Lloyd como exagerada, quién cree que Heródoto falsea la cifra de muertos en la construcción del canal para crear una imagen negativa del faraón. Para justificar su teoría compara la

mandó al ejército las tareas de limpieza y reparación de los canales que las abundantes crecidas del Nilo habían destrozado y que el abandono había permitido que se hubiesen cubierto de abundante limo<sup>23</sup>. Ambas noticias son un claro reflejo de la necesidad del gran número de personas necesarias para el correcto y continuo funcionamiento de estas obras faraónicas.

Otra renovación conocida del canal es la acontecida durante el reinado del faraón Ptolomeo II Filadelfo (285/2-246 a.C.) y testimoniada en otra estela descubierta en Tell El-Maskhuta en el Wadi Tumilat<sup>24</sup>, conmemorando la renovación del canal que llegaba a la villa recién creada de Arsinoé o Cleopátris, actual Suez<sup>25</sup>, en el Mar Rojo.

La visión herodotiana de esta región, supuso un auténtico *topos* literario en la Antigüedad<sup>26</sup>, por ello los esfuerzos del Estado por acceder a este mercado quizás estuviesen condicionados por estas afirmaciones, donde se daba a entender que estaban frente a una especie de El Dorado, habitado por ricos mercaderes, poco dados al manejo de las armas y de fácil conquista.

El interés de Roma por acceder a las riquezas de los territorios bañados por el mar Rojo se hará visible gracias a la política originada en la región por Augusto. El objetivo del emperador de abrir el Índico a los intereses económicos romanos se evidenciaría después de la anexión de Egipto. Bajo sus órdenes, el prefecto de Egipto, Elio Galo llevó a cabo en los años 25-26 a.C. una expedición militar en Arabia con la esperanza de anexionar al imperio los ricos territorios productores de perfumes, inciensos, piedras preciosas, metales, etc. La fracasada expedición es bien conocida en sus detalles por Estrabón<sup>27</sup>. Pese a ello, quizás la campaña no fuese finalmente un fracaso total desde la perspectiva comercial, contribuyendo a un mayor conocimiento de la región por parte de los romanos. El propio Estrabón da a entender que a continuación de la campaña

---

construcción del Canal de Mahmudieh de 1819 donde murieron 20.000 personas: LLOYD, A. Herodotus, Book II, Introduction and Commentary, *Etudes préliminaires aux religions orientales dans l'empire romain* 43, Leiden. 1988. 157; AUBERT., J.-J. Aux origines du canal de Suez? Le canal du Nil à la mer Rouge revisité. *Espaces intégrés et ressources naturelles dans le monde romain*. 2004. 16, nota 58.

<sup>23</sup> SUETONIO. *Augusto*. 18.

<sup>24</sup> El texto de la conocida como estela de Pithom fue publicado por originalmente al francés por Édouard Naville, destacando la línea 12 donde se evoca el “viaje del Rey a Persia”: “*et lorsqu' il les fit naviguer à travers les sables sur le grand canal oriental de l'Egypte jusqu'au Rot'au, tout le pays fut plein de joie.*”; “y cuando tuvo que navegar a través de las arenas sobre el gran canal oriental de Egipto para Rot'au, todo el país estaba henchido de alegría” (traducción propia).; NAVILLE, E. La stèle de Pithon, *Zeitschrift für Aegyptische Sprache*, 40. 66-75.; OERTEL, F. Das Problem des antiken Suezkanals, REGEN, K., SKALWEIT, S. (Hsg.) *Spiegel der Geschichte, Festschrift für Max Braubach zum 10. April 1964*, Münster, 1964. 23-24; DE ROMANIS, F., *Cassia, Cinnamomo, Ossidiana. Uomini e merci tra Oceano indiano et Mediterraneo*, Saggi di storia antica 9. Roma, 1996. 9. Éste último propone una cronología del año 270/269 a.C. para la renovación del canal, por las líneas 16-17 y 22-24 del mismo texto. Todo ello recogido a su vez por: AUBERT., J.-J. Aux origines du canal de Suez? Le canal du Nil à la mer Rouge revisité. *Espaces intégrés et ressources naturelles dans le monde romain*. 2004. 8.

<sup>25</sup> LINDSAY, W.A. *History of Merchant Shipping in Ancient Commerce*. Adamant Media Corporation. 2006, 101. Sobre la limpieza del canal obstruido por el cieno por parte de los romanos con la intención de utilizarlo como vía de entrada de los productos orientales, véase: FAYLE, C.E. *A Short history of the World's Shipping Industry*. Routledge 2006. 52. Entorno a la importancia de Arsinoé como punto de entrada de estas mercancías, conjuntamente con Myos Hormos y Berenice, destacar la obra de: O'LEARY, De.L. *Arabia Before Muhammad*. Routledge. 2001. 72 y ss.

<sup>26</sup> En torno a la visión herodotiana de la India, así como de Etiopía, véase: ALBADALEJO VIVERO, M. *La India en la literatura griega. Un estudio etnográfico*. Alcalá de Henares. 2005. pp.27-39 y 217-221.

<sup>27</sup> Estrabón II, 5, 12.

augustea, la comercialización de todos estos productos se realizaría a través de puertos egipcios. Existen claros indicios de que Roma invirtió esfuerzo y dinero en la ampliación y reparación de los más importantes puertos egipcios que daban al mar Rojo (Arsinoé, Myos Hormos, Philoteras, Nechesia y Berenice)<sup>28</sup>, así como la limpieza y restauración de canales antes mencionados, que permitieron un mejor condicionamiento de esta nueva ruta romana. Según Estrabón, Galo mandó construir grandes barcos de guerra en Arsinoé, ciudad situada en el golfo de Suez en el extremo septentrional del mar Rojo, cerca del lugar donde desembocaba el canal procedente del río Nilo.

De esta forma, Roma, se aseguraría el control directo de estas rutas comerciales, antes bajo dominio nabateo<sup>29</sup>, quienes transportaban por tierra los cargamentos de *arómata* desde Leuke Kome a Petra y de allí a Fenicia, puerta de entrada de estos productos al Mediterráneo.

Desconocemos si después de la anexión de Egipto por Augusto, dentro de la política emprendida de limpiar y restaurar los canales egipcios en desuso por los continuos desbordamientos del Nilo y el abandono de la administración ptolemaica, la intención de asegurar el avituallamiento alimentario de grano a Roma<sup>30</sup> también le llevó a ordenar la limpieza del canal que unía los dos mares.

Trajano por su parte, sí mandó volver a excavar el canal que unía la población de Babilonia (al sur de El Cairo) con Cleopatris. Las rutas terrestres que unían a través del desierto los puertos egipcios con el Nilo también fueron fortificadas y provistas de

---

<sup>28</sup> En relación a lo puertos de época romana en el Mar Rojo, puede verse el trabajo de David Peacock, donde hace una muy breve mención del puerto de Clysma: PEACOCK, D. 'The Roman Ports and Mediterranean Connectivity', in KEAY, S. (Ed.) *Rome, Portus and the Mediterranean*. Archaeological Monographs of The British School at Rome. 21. London 2012. pp. 347 y ss. Recientemente, un estudio de Jean-Jacques Aubert se interesa por el tema aquí trabajado: AUBERT, J.-J. "Trajan's Canal: River Navigation from the Nile to the Red Sea?" in DE ROMANIS, F., MAIURO, M. *Across the Ocean. Nine Essays on Indo-Mediterranean Trade*. Leiden. Boston. 2015. En esta línea, también tener en cuenta la tesis doctoral de la Dra. Rovira Guardiola sobre el comercio regular entre Egipto y el Mediterráneo, donde además se hace mención a los puertos egipcios como puerta de entrada de los productos procedentes de oriente hasta Alejandría; ROVIRA GUARDIOLA, R. *Las Relaciones comerciales entre Hispania y las provincias orientales durante el Alto Imperio Romano*. Tesis doctoral defendida 10-11-2004 en la Universitat de Barcelona. pp. 224-225. En la misma línea, véase: ROSSI, L. Les frequentissimi mercatores de Pouzzoles et le blé égyptien à Rome à la fin de l'époque républicaine, *MEFRA*, 126-2, 2014 ; ROSSI, L. Romans and land property rights in Ptolemaic Egypt: the identification of Lucius Septimius, *Ancient Society*, 44, 2014, p. 127-147.

<sup>29</sup> Sobre el testimonio de nabateos en el mercado Mediteráneo véase: TERPSTRA, T. 'Roman Trade with the Far East: Evidence for Nabatean Middlemen in Puteoli', in DE ROMANIS, F., MAIURO, M. *Across the Ocean. Nine Essays on Indo-Mediterranean Trade*. Leiden. Boston. 2015.

<sup>30</sup> Como obras de referencia sobre el abastecimiento de grano a Roma bajo la *annona* citaré: HERZ, P. *Studien zur römischen Wirtschaftsgesetzgebung. Die Lebensmittelversorgung*. Stuttgart 1988. SIRKS, B. *Food for Rome*, Amsterdam 1991. DE SALVO, L. *Economia privata e pubblici servizi nell' impero romano. I corpora naviculariorum*, Messina 1992. AA. VV. *Le revitaillement en blé de Rome et des centres urbains des débuts de la république jusqu' au Haut Empire*, Naples-Rome 1994. VIRLOUVET, C. *Tessera frumentaria. Les procédures de la distribution du blé public à Rome*, Roma 1995. HÖBENREICH, E. *Annona. Juristische Aspekte der stadtrömischen Lebensmittelversorgung im Prinzipat*, Graz 1997. Una referencia a la *annona* como elemento de control y distribución de grano y aceite, en: REMESAL RODRÍGUEZ, J. 'Providentia et Annona: Cum ventri tibi humano negotium est'. en, MARCO SIMÓN, F., PINA POLO, F., REMESAL RODRÍGUEZ, J. (Eds.) *Religión y propaganda política en el mundo romano*. Col·lecció Instrumenta vol. 12. Barcelona 2002. pp. 119-125



sobretudo en los puertos meridionales de Myos Hormos, Berenice y el puerto fluvial de Coptos<sup>32</sup>.

### El Canal de los dos Mares bajo el control de los árabes y su definitiva desaparición<sup>33</sup>

El califa 'Umar ordenó en el año 642 o 643 a su gobernador 'Amr b. al-'Āṣ que restaurase el canal que unía Al-Fustāt, actual El Cairo, con Qulzum, en el Mar Rojo, para llevar provisiones de alimento a Medina y la Meca (Ibn 'Abd al-Ḥakam 162-166; Al-Maqrīzī I 135/trad. 202-203; Redmount 1995 130; Mayerson 1996 125). F. de Romanis (2002 21-46) ha defendido que no se debe interpretar esta “restauración” en un sentido literal, sino tan solo como una adaptación del canal a las necesidades de transporte de cereales, ya que el comercio de mercancías preciosas a través de él no se habría interrumpido durante la etapa tardo-antigua. El uso del canal para el suministro de comida entre Egipto y Arabia habría continuado durante la época omeya e incluso habría llegado a inicios de la abasí. No obstante, los diferentes expertos que han analizado la cuestión no tienen unanimidad en señalar ni el motivo ni el momento concreto en que se dejó de utilizar el canal. Estas contradicciones afectan incluso a las fuentes.

La corriente mayoritaria es la que responsabiliza directamente a los primeros califas abasíes de haber ordenado su cierre de forma drástica por motivos estratégicos. Así, al-Maqrīzī (I 135/trad. 202-203) afirma que “el califa Abū Ġa'far al-Manṣūr ordenó cegarlo en el año ciento cincuenta (767-768 C)”. Esta versión es recogida por C. A. Redmount (1995 130), que añade además que la causa que motivó al califa tomar esta decisión fue la rebelión de las ciudades de Meca y Medina<sup>34</sup>. P. Mayerson (1996 126) acepta una explicación parecida, haciendo del miedo a recibir un ataque en el año 775 la causa de su cierre, y añade otro factor que también perjudicó el funcionamiento del canal como es el de la propia expansión musulmana. M. A. Moghira (2002 26) señala de nuevo al califa al-Manṣūr como el responsable de haber cegado su desembocadura y, como consecuencia, haber provocado su definitiva desaparición. Por el contrario, Ibn 'Abd al-Ḥakam (164) describe el abandono del canal como un proceso lento que habría tenido su inicio después del califato de 'Umar b. 'Abd al-'Azīz (717-720): “Continuó llevándose comida a través de él hasta que aún lo hizo 'Umar b. 'Abd al-'Azīz. Luego, los gobernadores posteriores a él lo descuidaron, siendo abandonado, apoderándose de él la arena e interrumpiéndose”<sup>35</sup>. Los papiros egipcios parecen reforzar la idea de un abandono progresivo. Éstos informan que el canal de Trajano seguía activo durante los primeros años del siglo VIII (P. Lond. IV 1346), pero que había ocasiones en las que el trayecto entre el valle del Nilo y Clysmā se tenía que hacer por tierra (P. Lond. IV 1465), lo que J. J. Aubert (2004 20) ha interpretado como que fuera de la estación de crecidas del Nilo el canal quedaba interrumpido. Este autor (2004 26) cree que la evolución geomorfológica del delta del Nilo provocó que conforme más avanzase el

---

<sup>32</sup> PINA POLO, F. ‘El periplo del Mar Eritreo y la presencia romana en el Índico’, en MARCO SIMÓN, F., PINA POLO, F., REMESAL RODRÍGUEZ, J. (Eds.) *Viajeros, Peregrinos y aventureros en el Mundo Antiguo*. Col·lecció Instrumenta vol. 36. Barcelona 2010. p.105.

<sup>33</sup> Sección realizada en colaboración del Sr. Josep Suñé Arce.

<sup>34</sup> Kennedy, H (1991 413) sitúa la rebelión en el año 762.

<sup>35</sup> De Romanis, F. (2002 67-68) incluye en el apéndice de su trabajo otra traducción de este texto.

tiempo más difícil fuese el mantenimiento del canal, viendo en la acumulación de sedimentaciones y otras fenómenos naturales la causa real de su abandono.

El contexto en el que tienen lugar los califatos de ‘Umar b. ‘Abd al-‘Azīz y de sus sucesores omeyas está marcado por las necesidades fiscales de un estado musulmán amenazado en múltiples frentes y que no recauda lo suficiente, tanto por culpa de los propios abusos y la corrupción de los conquistadores árabes, como por la obligatoriedad religiosa de realizar una fiscalidad islámica que cumpliera con las normas coránicas (Cobb 2002 886-887). Las tierras de *ḥarāğ*, que eran propiedad del estado, y de las cuales se podían esperar unos rendimientos fiscales óptimos, habían sido ocupadas ilícitamente por la aristocracia árabe (Guessous 1996 113-137; Shaban 1971 132). En algunas regiones, a los conversos al Islam se les obligaba a seguir pagando el impuesto de capitación (*ğizya*) como si no fuesen musulmanes, lo cual constituía una violación de las normas religiosas y podía llevar a serias rebeliones (Guessous 1996 117). El califato necesitaba tropas para defender sus fronteras, pero seguía teniendo inscritos en el registro de soldados (*dīwān*) a árabes que no cumplían con sus cometidos militares (Guessous 1996 119; Shaban 1971 140, 147). La consecuencia lógica de esta situación era el retroceso militar, claramente visible en la frontera con los bizantinos (Ostrogorsky 1984 166-167, 177; Tor 2005 557-558).

En el caso particular de Egipto, el mantenimiento de los contingentes árabes instalados en al-Fustāt requería un importante esfuerzo fiscal que recaía sobre la población campesina y que se materializaba en forma de asignaciones de grano para las guarniciones musulmanas. Los papiros escritos en lengua griega muestran el importante volumen de cereales que implicaban estas contribuciones ya a inicios del siglo VIII (P. Lond. IV 1335; P. Lond. IV 1407; Mayerson 1996 126). En esta época están documentados casos de campesinos que intentaban esquivar la recaudación de impuestos abandonando sus casas o refugiándose en los monasterios (Hawting 1986 70). Aún así, las necesidades del estado omeya no quedaban resueltas. Buena parte de esta insuficiencia fiscal podría tener su origen en la connivencia de las autoridades locales, pagarcas y jefes de aldea, con los evasores de impuestos y los fugitivos<sup>36</sup>. En los años posteriores a ‘Umar b. ‘Abd al-‘Azīz se documentan iniciativas para incrementar los beneficios del estado, sin que tales proyectos no provocasen conflictos internos. Tanto los intentos para aumentar el peso de los impuestos como para disminuir las asignaciones de grano que recibían los contingentes árabes se encontraron con fuertes oposiciones e incluso revueltas (Shaban 1971 149). Igual síntoma de escasez de recursos ofrecen las noticias sobre el fracaso para mantener de forma duradera la presencia de egipcios conversos en el registro de estipendios (*dīwān*), aun cuando las necesidades militares de los últimos califas omeyas eran más que evidentes (Shaban 1971 134-135, 157, 163-164).

Dudo que este estado que intentaba economizar sus ingresos fiscales y que era incapaz de incrementar sus efectivos militares pudiese destinar recursos al mantenimiento y

---

<sup>36</sup> En relación a los papiros de Aphrodito, que dan información precisa sobre la fiscalidad de esa localidad entre los años 705 y 721, A. Papaconstantinou (2015 44) afirma que: “what produced even more texts, however, was the failure of the local authorities to do the job properly, either because of deliberate obstruction intended to shield the local population, or because of genuine incompetence and lack of means of enforcement”. La dependencia del gobernador de Egipto hacia las autoridades locales, que eran quienes tenían la información necesaria para realizar el ejercicio fiscal, facilitaba esta connivencia (Papaconstantinou 2015 43-47).



limpieza de una obra inmensa que unía el río Nilo con el Mar Rojo. A principios del siglo XIX la limpieza del canal de Khatatbe requirió la mano de obra de 30.000 trabajadores durante cuarenta días (Redmount 1995 134). Es un esfuerzo que, tal como afirma C. A. Redmount (1995 135), sólo podían realizar estados fuertes y centralizados. Si antes del califato de ‘Umar b. ‘Abd al-‘Azīz el canal sólo se utilizaba de forma intermitente, después de él, con la generalización de los problemas, debió de ser abandonado a su suerte, dando plena verosimilitud al testimonio de Ibn ‘Abd al-Ḥakam. Seguramente la decisión del califa Abū Ḥa‘far al-Manṣūr fue menos trascendente de lo que algunas fuentes han querido ver y simplemente se limitó a confirmar un estado de cosas que ya se habían empezado a originar varios años antes.

## Bibliografía

ANDREA, Z. LA FRONTERA SINAÍTICA DEL EGIPCO ANTIGUO. *TRABAJO Y COMUNICACIONES (2ª ÉPOCA)*. MEMORIA ACADÉMICA. FAHCE. 2000-2001.

ALBADALEJO VIVERO, M. *LA INDIA EN LA LITERATURA GRIEGA. UN ESTUDIO ETNOGRÁFICO*. ALCALA DE HENARES. 2005.

AUBERT., J.-J. AUX ORIGINES DU CANAL DE SUEZ? LE CANAL DU NIL A LA MER ROUGE REVISITE. *ESPACES INTEGRES ET RESSOURCES NATURELLES DANS LE MONDE ROMAIN*. 2004.

AUBERT, J.-J. TRAJAN’S CANAL: RIVER NAVIGATION FROM THE NILE TO THE RED SEA? IN DE ROMANIS, F., MAIURO, M. *ACROSS THE OCEAN. NINE ESSAYS ON INDO-MEDITERRANEAN TRADE*. LEIDEN. BOSTON. 2015.

COBB, P. M., ‘UMAR (II) B. ‘ABD AL-‘AZĪZ”, EN *ENCYCLOPÉDIE DE L’ISLAM*, VOL. X, LEIDEN, E. J. BRILL, 2002.

DE ROMANIS, F., *CASSIA, CINNAMOMO, OSSIDIANA. UOMINI E MERCI TRA OCEANO INDIANO ET MEDITERRANEO*, SAGGI DI STORIA ANTICA 9. 1996, ROMA.

DE ROMANIS, F. TRAĪANÒS POTAMÓS: MEDITERRANEO E MAR ROSSO DA TRAIANO A MAOMETTO, EN R. VILLARI (ED.), *CONTROLLO DEGLI STRETTI E INSEDIAMENTI MILITARI NEL MEDITERRANEO*, ROMA, GLF EDITORI LATERZA, 2002.

FAYLE, C.E. *A SHORT HISTORY OF THE WORLD’S SHIPPING INDUSTRY*. ROUTLEDGE 2006.

GUESSOUS, A. LE RESCRIPT FISCAL DE ‘UMAR B. ‘ABD AL-‘AZIZ: UNE NOUVELLE APPRÉCIATION, *DER ISLAM*, 73/1, 1996.

HAWTING, G. R. *THE FIRST DYNASTY OF ISLAM: THE Umayyad Caliphate AD 661-750*, LONDRES - SIDNEY, CROOM HELM. 1986.

KENNEDY, H. “AL-MANṢUR”, EN *ENCYCLOPÉDIE DE L’ISLAM*, VOL. VI, LEIDEN - PARIS, E. J. BRILL - G.-P. MAISONNEUVE & LAROSE S. A, 1991.

LINDSAY, W.A. *HISTORY OF MERCHANT SHIPPUING IN ANCIENT COMMERCE*. ADAMANT MEDIA CORPORATION. 2006.

LLOYD, A. HERODOTUS, BOOK II, INTRODUCTION AND COMMENTARY, *ETUDES PRELIMINAIRES AUX RELIGIONS ORIENTALES DANS L'EMPIRE ROMAIN* 43, LEIDEN. 1988.

MARTÍN-ARROYO SÁNCHEZ, D.J. LA INTERVENCIÓN ROMANA SOBRE LOS MEDIOS RIBEREÑOS. APROXIMACIÓN AL ESTERO DE HASTA REGIA (JEREZ DE LA FRONTERA, CÁDIZ), EN LÓPEZ-GETA, J.A., RAMOS GONZÁLEZ, G. FERNÁNDEZ RUBIO, R. *EL AGUA EN ANDALUCÍA. RETOS Y AVANCES EN EL INICIO DEL MILENIO*. SIAGA 30, MADRID. 2012

MAYERSON, P. THE PORT OF CLYSMA (SUEZ) IN TRANSITION FROM ROMAN TO ARAB RULE, *JOURNAL OF NEAR EASTERN STUDIES*, 55/2, 1996.

MEULENAERE, H. *HERODOTOS OVER DE 26STE. DYNASTIE*. LOVAINA 1951.

MCLAUGHLIN, R., *ROME AND THE DISTANT EAST. TRADE ROUTES TO THE ANCIENT LANDS OF ARABIA, INDIA AND CHINA*. 2010, LONDON-NEW YORK.

MOGHIRA, M. A. *L'ISTHME DE SUEZ, PASSAGE MILLENAIRE (640-2000)*, PARIS, L'HARMATTAN. 2002.

MONNIER, F. *LE CANAL DES PHARAONS*. PHARAON MAGAZINE 8. 2012.

OERTEL, F. DAS PROBLEM DES ANTIKEN SUEZKANALS, REPGEN, K., SKALWEIT, S. (HSG.) SPIEGEL DER GESCHICHTE, *FETSGABE FÜR MAX BRAUBACH ZUM 10. APRIL 1964*, MÜNSTER, 1964.

O'LEARY, DE.L. *ARABIA BEFORE MUHAMMAD*. ROUTLEDGE. 2001

OSTROGORSKY, G. *HISTORIA DEL ESTADO BIZANTINO*, MADRID, AKAL EDITOR. 1984 [OR. MÜNCHEN, 1963].

PADRÓ, J. *HISTORIA DEL EGIPTO FARAÓNICO*. MADRID 1996. (HABIÉNDO UTILIZADO LA EDICIÓN DEL 2008)

PAPACONSTANTINOU, A. "FUSTAT AND ITS GOVERNOR: ADMINISTERING THE PROVINCE", EN T. VORDERSTRASSE Y T. TREPTOW (ED.), *A COSMOPOLITAN CITY: MUSLIMS, CHRISTIANS AND JEWS IN OLD CAIRO*, CHICAGO, THE ORIENTAL INSTITUTE OF THE UNIVERSITY OF CHICAGO, 2015.

PEACOCK, D. 'THE ROMAN PORTS AND MEDITERRANEAN CONNECTIVITY', IN KEAY, S. (ED.) *ROME, PORTUS AND THE MEDITERRANEAN*. ARCHAEOLOGICAL MONOGRAPHS OF THE BRITISH SCHOOL AT ROME. 21. LONDON 2012.

PINA POLO, F. 'EL PERIPLO DEL MAR ERITREO Y LA PRESENCIA ROMANA EN EL ÍNDICO', EN MARCO SIMÓN, F., PINA POLO, F., REMESAL RODRÍGUEZ, J. (EDS.)

VIAJEROS, PEREGRINOS Y AVENTUREROS EN EL MUNDO ANTIGUO. COL·LECCIÓ INSTRUMENTA VOL. 36. BARCELONA 2010.

POSENER, G. *LA PREMIERE DOMINATION PERSE EN EGYPT. RECUIL D'INSCRIPTIONS HIEROGLYPHIQUES*. BIBLIOTHEQUE D'ETUDE. IFAO 11, CAIRO. 1936.

RASCHKE, M.G. NEW STUDIES IN ROMAN COMMERCE WITH THE EAST, *AUFSTIEG UND NIEDERGANG DER RÖMISCHEN WELL*, II. 9.2. 1978

REDMOUNT, C. A. "THE WADI TUMILAT AND THE CANAL OF THE PHARAOHS", *JOURNAL OF NEAR EASTERN STUDIES*, 54/2, 1995.

ROSSI, L. LES FREQUENTISSIMI MERCATOIRES DE POUZZOLES ET LE BLE EGYPTIEN A ROME A LA FIN DE L'EPOQUE REPUBLICAINE, *MEFRA*, 126-2, 2014.

ROSSI, L. ROMANS AND LAND PROPERTY RIGHTS IN PTOLEMAIC EGYPT: THE IDENTIFICATION OF LUCIUS SEPTIMIUS, *ANCIENT SOCIETY*, 44, 2014

ROVIRA GUARDIOLA, R. LAS RELACIONES COMERCIALES ENTRE HISPANIA Y LAS PROVINCIAS ORIENTALES DURANTE EL ALTO IMPERIO ROMANO. TESIS DOCTORAL DEFENDIDA 10-11-2004 EN LA UNIVERSITAT DE BARCELONA

SANMARTÍN, J., SERRANO, J.M. *HISTORIA ANTIGUA DEL PRÓXIMO ORIENTE. MESOPOTAMIA Y EGIPTO*. AKAL, MADRID, 1998 (HABIENDO UTILIZADO LA SEXTA REIMPRESIÓN DEL 2012)

SHABAN, M. A. *ISLAMIC HISTORY A. D. 600-750 (A. H. 132): A NEW INTERPRETATION*, CAMBRIDGE, CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS. 1971.

SCHÖRNER, H. KÜNSTICHE SCHIFFFAHRTSKANÄLE IN DER ANTIKE. DER SOGENANNTTE ANTIKE SUEZ-KANAL. *SKYLLIS ZEITSCHRIFT FÜR UNTERWASSERARCHÄOLOGIE*. 3 JARHGANG, HEFT 1., 2000.

SHEIL, V. *REVUE D'ASSYRIOLOGIE*, 27, 1930,

SIDEBOTHAM, S.E., *ROMAN ECONOMIC POLICY IN THE ERYTHRA THALASSA, 30 B.C.-A.D. 217*, MNEMOSYNE, SUPPLEMENTUM 91, LEIDEN, 1986.

SNEH, A., WEISSBROD, T., PERATG, I. EVIDENCE FOR AN ANCIENT EGYPTIAN FRONTIER CANAL. *AMERICAN SCIENTIST*. VOL. 63, NEW YORK. 1975.

SONNABEND, H. HSG., *MENSCH UND LANDSCHAFT IN DER ANTIKE. LEXICON DER HISTORISCHEN GEOGRAPHIE*. 1999, STUTTGART/WIEMAR, 243.

SPRATT, T. "REMARKES ON THE ISTMUS ON MOUNT ATHOS", *JOURNAL OF THE ROYAL GEOGRAPHICAL SOCIETY* 17. 1845.

SUPESTEIJN, P.J., TRAJAN AND EGYPT. BOSWINKEL, E. ET AL. (EDS.) *STUDIA PAPYROLOGICA VARIA*, PAPYROLOGICA LUGDUNO BATAVA 14. 1965, LEIDEN.

TOR, D. "PRIVATIZED JIHAD AND PUBLIC ORDER IN THE PRE-SELJUQ PERIOD: THE ROLE OF THE *MUTATAWWI'A*", *IRANIAN STUDIES*, 38/4, 2005.

TERPSTRA, T. 'ROMAN TRADE WITH THE FAR EAST: EVIDENCE FOR NABATEAN MIDDLEMEN IN PUTEOLI', IN DE ROMANIS, F., MAIURO, M. *ACROSS THE OCEAN. NINE ESSAYS ON INDO-MEDITERRANEAN TRADE*. LEIDEN. BOSTON. 2015.

VON BECKERATH, J. *ZAES*, 3. 1966.

WILSON, J.A. THE STORY OF SINUHE & THE PROPHECY OF NEFERTY, EN PRITCHARD, J.B. (ED.) *ANCIENT NEAR EAST TEXTS*. PRINCETON. PRINCETON UNIVERSITY PRESS 1969.

WOODBURN HYDE, W. *ANCIENT GREEK MARINERS*. NEW YORK 1947.

YOUNG, G.K. *ROME'S EASTERN TRADE. INTERNATIONAL COMMERCE AND IMPERIAL POLICY, 31 BC-AD 305*. 2001, LONDON-NEW YORK.

## **Fuentes.**

Heródoto. *Historia*.

Estrabón. *Geografía*.

Ibn 'Abd al-Ḥakam (m. 870), *Futūḥ Miṣr wa aḥbāru-hā* (ed. C. C. Torrey), New Haven, Yale University Press, 1922.

Al-Maqrīzī (m. 1442), *Al-Mawā'iz wa l-i'tibār bi-dīkr al-ḥiṭaṭ wa l-āṭār*, IV Vols., Beirut, Dār al-Kutub al-'Ilmiyya, 1997-1998. Traducción francesa: V. Bouriant, *Description topographique et historique de l'Égypte*, París, E. Leroux, 1895.

P. Lond. IV 1335

<http://papyri.info/ddbdp/p.lond;4;1335> [25/02/2015]

P. Lond. IV 1346

<http://papyri.info/ddbdp/p.lond;4;1346> [25/02/2015]

P. Lond. IV 1407

<http://papyri.info/ddbdp/p.lond;4;1407> [25/02/2015]

P. Lond. IV 1465

<http://papyri.info/ddbdp/p.lond;4;1465> [25/02/2015]